VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 85)
z dnia 25 maja 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 85)

25 maja 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Prezesa PKP PLK S.A. na temat zastosowania automatyki (interfejsów) w inwestycjach kolejowych – stan prawny, przetargi oraz przykłady rozwiązań w innych krajach.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Radosław Pacewicz** dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego ze współpracownikiem, **Andrzej Sykała** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Antoni Jasiński** i **Włodzimierz Żmuda** członkowie Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ze współpracownikami, **Krzysztof Karwowski** kierownik Katedry Inżynierii Elektrycznej i Transportu Politechniki Gdańskiej, **Andrzej Massel** i **Marek Pawlik** zastępcy dyrektora Instytutu Kolejnictwa, **Jakub Majewski** prezes Zarządu Fundacji ProKolej, **Tomasz Miszczuk** prezes PKP Informatyka oraz przedstawiciele mediów.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** oraz **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Myślę, że możemy rozpocząć kolejne posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Proszę państwa, w porządku dziennym mamy „Informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Prezesa PKP PLK S.A. na temat zastosowania automatyki w inwestycjach kolejowych – stan prawny, przetargi oraz przykłady rozwiązań w innych krajach". Czy do porządku obrad zgłaszają państwo jakieś uwagi? Nie widzę zgłoszeń. Wobec powyższego, porządek obrad przyjęliśmy.

Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. Jest z nami pan minister Andrzej Bittel. Witam pana ministra, a także zaproszonych gości, z którymi zapoznamy się w trakcie posiedzenia.

Proszę państwa, powinniśmy przystąpić do realizacji porządku obrad. Chciałbym tylko zasygnalizować wysokiemu prezydium, że jest potrzeba spotkania się w sprawach dezyderatów – jeżeli byłaby taka wola – ponieważ jest ich dużo. One przybierają różne formy, a chcąc uszanować wartość tych dezyderatów powinniśmy na posiedzeniu prezydium przejrzeć ich treść. Czyli, zaproponuję jakieś spotkanie. Dobrze? Dziękuję.

Przystępujemy do realizacji porządku obrad. W pierwszej kolejności oddamy głos panu ministrowi.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Jeśli pan przewodniczący by pozwolił, zrobiłbym bardzo krótkie wprowadzenie, szanując czas, a później, jeśliby pan przewodniczący dalej wyrażał zgodę, oddałby pan przewodniczący głos przedstawicielom PKP PLK, którzy jako narodowy zarządca infrastruktury kolejowej zajmują się tym problemem w całości i przedstawią stosowne informacje. Ja chciałbym tylko spostrzec, że na przestrzeni lat urządzenia sterowania ruchem kolejowym w miarę postępu technicznego przeszły ogromne zmiany, od urządzeń mechanicznych aż do tych, które teraz są oparte na systemach elektronicznych. Niezmienne pozostało wyłącznie jedno – rola zarządcy infrastruktury, którego obowiązkiem jest zapewnienie sprawnego funkcjonowania tych

wszystkich urządzeń pochodzących z różnych epok i funkcjonujących w różny sposób. Tutaj odnosimy się do kwestii interfejsowych.

Należy też w tym wstępnym, krótkim słowie powiedzieć, że automatyka kolejowa ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa transportu kolejowego i dlatego cieszę się, że ta kwestia jest dzisiaj omawiana na posiedzeniu Komisji. Jeśliby pan przewodniczący pozwolił, to teraz oddalibyśmy głos kolegom z PKP Polskich Linii Kolejowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bez zbędnej zwłoki, oddaję głos.

Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Antoni Jasiński:

Dzień dobry państwu. Szanowny panie przewodniczący, Antoni Jasiński, członek Zarządu PKP PLK do spraw utrzymania.

Proszę państwa, nie mamy tutaj możliwości zaprezentowania tego na slajdach, a na pewno byłoby łatwiej wszystkim to zrozumieć, bo zagadnienia są bardzo trudne i skomplikowane. Ja chciałbym szerokiemu gremium przybliżyć – później koledzy zrobią to bardziej szczegółowo – co to jest. Mówimy dzisiaj o interfejsach. To temat główny.

Nazwa interfejs pochodzi z języka angielskiego od słowa „interface”, co oznacza powierzchnię formującą, wspólną granicę dwóch ciał w przestrzeni lub faz. Z kolei, w słowniku dotyczącym sterowania ruchem kolejowym, podana jest następująca definicja. Jest to połączenie między dwoma systemami lub podsystemami, zdefiniowane przez odpowiednie charakterystyki odnoszące się do formatu, funkcji sygnałów i wzajemnego połączenia na granicach.

Proszę państwa, przykłady interfejsów. Najlepiej to pokazać na takim prostym przykładzie. Jedziemy za granicę, mamy swoje urządzenie typu suszarka do włosów czy golarka i we Włoszech naszą polską wtyczką nie możemy się podłączyć, więc trzeba mieć przejściówkę – wtyczkę przejściową. I to jest interfejs, czyli coś, co jest w jednym kraju, czy w jednym systemie i służy do przesyłania jakichś funkcji, formatu czy wzajemnego połączenia się. Tak obrazowo można scharakteryzować, co to jest interfejs.

Proszę państwa, interfejsów w architekturze systemów sterowania ruchem jest bardzo dużo. Powiem obrazowo, bo chciałbym, żeby to dotarło do wszystkich. Mamy w systemie sterowania ruchem tak zwaną warstwę wykonawczą, a więc urządzenia sterowania ruchem, urządzenia przekazywania informacji tor-pojazd, urządzenia przejazdowe, urządzenia blokad liniowych oraz inne urządzenia dodatkowe, typu łączność, detekcja stanów awaryjnych i elektroenergetyka. A pomiędzy tymi systemami, proszę państwa, żeby te sygnały i informacje mogły przechodzić, muszą być interfejsy, i to w ramach jednego producenta. Czyli, jeden producent, i tu muszą być interfejsy. Patrząc na piramidę w górę, mamy jeszcze warstwę lokalnego centrum sterowania i te urządzenia podstawowe z lokalnym centrum sterowania też muszą być połączone interfejsami, czyli elementami, które pozwalają nam, przykładowo, sterować z Nasielska stacją, która jest oddalona o 50 km, czy z LCS, patrząc na linię E65 Iława, 20 km w jedną i w drugą stronę.

Dodatkowo, proszę państwa, mamy przecież systemy, które wprowadzamy, czyli ETCS, a więc poziom pierwszy i poziom drugi. Mówiąc obrazowo, jest to sterowanie kabinowe, czyli sygnalizacja kabinowa. Po prostu, maszynista nie musi obserwować semaforów, bo ma sygnały na swoim pulpicie. Czyli, dodatkowo te systemy wykonawcze, które są na dole – ta warstwa podstawowa – muszą być połączone z ETCS i łącznością GSM-R. To pokazuje, że tych interfejsów na każdym poziomie jest duża liczba. Ponadto PLK, w ramach programów unijnych, pracuje jeszcze nad regionalnymi centrami sterowania, które połączą kilka LSC-ów w jeden większy instrument sterowania zdalnego. Zaraz poproszę kolegów o przedstawienie tego bardziej szczegółowo.

Jest kilku producentów, więc może się tak zdarzyć, że w warstwie podstawowej, czyli w urządzeniach stacyjnych, w blokadzie, w przejazdach, mamy urządzenia jednego producenta, w LCS innego producenta, w ECTS innego i obok, w następnej stacji, jeszcze innego. Proszę pana inżyniera o kontynuację tak, żeby wszyscy zrozumieli.

Ekspert z Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. Karol Gruszka:

Karol Gruszka, Biuro Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. Chciałbym powiedzieć tak, jak pan prezes, że producentów i dostawców tych różnych urządzeń może

być bardzo dużo. Z tym zagadnieniem spotkaliśmy się, tak naprawdę, przy wdrażaniu systemu ERTMS/ETCS podczas pilotażu, gdzie warstwa podstawowa była zabudowana przez jednego wykonawcę, natomiast ogłosiliśmy przetarg otwarty, żeby dopuścić dostawców, którzy zabudują nam system ETCS.

Chcąc zapewnić równe traktowanie dostawców, postanowiliśmy sprecyzować pewne wymagania w zakresie interfejsu. Po pierwsze, wzięliśmy pod uwagę wytyczne, czyli standardy zapisane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności. Przyjęliśmy, że standardem współpracy pomiędzy systemami srk warstwy podstawowej a systemem ETCS, będzie tak zwany protokół Euroradio/Susbet098. To był pierwszy krok w stronę standaryzacji tego interfejsu.

Następnie, w ramach pilotażu, została opracowana specyfikacja, która umożliwia połączenie tych dwóch dostawców. Opracowano trzy dokumenty opisujące tak zwaną warstwę aplikacji, która dalej precyzuje tę współpracę i dzięki temu wykonawcy mogą ze sobą rozmawiać, czyli ustalać platformę współpracy.

W naszych przetargach na zabudowę systemu ETCS mówimy o tym, że urządzenia systemu ETCS muszą współpracować z urządzeniami srk warstwy podstawowej i urządzeniami z LCS, DSAT, urządzeniami przejazdowymi, czy z centrum utrzymania i diagnostyki. Jest to duża liczba interfejsów, natomiast staramy się ustalić jedną wspólną platformę, bazując na protokole Euroradio/Susbet098, do którego mają dostęp wszyscy dostawcy, zarówno od strony urządzeń srk, jak i bezpośrednio od strony ETCS.

Idąc dalej w tym kierunku, chcemy dbać o to, żeby te interfejsy, które zostaną nam dostarczone, zabezpieczały nas i zapewniały nam to, że ruch jest prowadzony w sposób bezpieczny. Dlatego muszą być spełnione wymagania formalnoprawne. W przypadku systemu ETCS, te wymagania formalnoprawne są zapisane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności dla podsystemu sterowania. Jest to dyrektywa Parlamentu Europejskiego z roku 2016, z dnia 11 maja, która opisuje techniczne specyfikacje interoperacyjności w zakresie podsystemu sterowania.

W tym zakresie, w naszych wymaganiach są zapisy, że interfejs musi być sprawdzony przez jednostki organizacyjnie uprawnione do przeprowadzania badań technicznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, w zakresie oddziaływania tego interfejsu na przeprowadzone implementacje w istniejących urządzeniach srk, a na zakończenie projekt musi uzyskać certyfikat weryfikacji WE podsystemu, wystawiony przez jednostkę notyfikowaną. To, tak naprawdę, jest w zakresie systemu ERTMS/ETCS.

Natomiast, z drugiej strony, w przypadku interfejsów pomiędzy urządzeniami srk warstwy podstawowej, czyli, na przykład, współpracy pomiędzy urządzeniami stacyjnymi srk a blokadą liniową, odnosimy się do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczenia do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych. Wykaz urządzeń, na które wydaje się świadectwo dopuszczenia typu, nie zawiera co prawda wymagania, że interfejsy muszą uzyskać takie świadectwo, ale muszą być przebadane pod kątem bezpieczeństwa i zapewnienia, że ruch może być prowadzony w sposób bezpieczny. Dlatego też, od strony Polskich Linii Kolejowych wprowadziliśmy wymóg, że nowe interfejsy, które są wprowadzane, powinny być sprawdzone pod kątem wprowadzanej zmiany, zgodnie z procedurą zarządzania zmianą SMS/MMS-PR-03. To są wymagania formalne.

Natomiast, żeby pokazać, jak zagadnienie interfejsów jest skomplikowane, i nie tylko na poziomie krajowym, ale też na europejskim, chcielibyśmy powiedzieć, że PKP PLK S.A., poprzez PKP S.A., uczestniczyła w dwóch projektach europejskich. Pierwszym projektem europejskim, który próbował zestandaryzować interfejsy na poziomie europejskim, był European Signalling Interface Standard ESIS. Był on prowadzony w ramach Euro-Interlocking-u. Projekt ten zakończył się w roku 2008 zapisaniem wyników projektu w dokumentacji, tak zwanym Baseline 8.0.

Kolejnym projektem, w którym uczestniczyła PKP PLK S.A. był INtegrated European Signalling System INESS. W tym projekcie uczestniczyliśmy pod parasolem Międzynarodowego Związku Kolei, czyli UIC. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim projekcie powstały pewne opisy interfejsów, natomiast, tak naprawdę, nie powstał żaden euro-

pejski interfejs, który można byłoby bezpośrednio zaimplementować w urządzeniach srk. W związku z tym, można powiedzieć, że te projekty nie przyniosły oczekiwanych rezultatów.

Patrząc na doświadczenia europejskie, widzimy, że zagadnienie interfejsów jest ważne dla wszystkich zarządców infrastruktury w Europie, a do tej pory, tak naprawdę, żaden z zarządców infrastruktury sobie z tym nie poradził. Przykładem może być choćby to, że w roku 2014 powstała inicjatywa dziesięciu zarządców infrastruktury EU links, mająca na celu opracowanie standaryzacji interfejsów i elementów urządzeń srk. W tym projekcie uczestniczą zarządcy infrastruktury z Niemiec, Francji, Holandii, Norwegii, Belgii, Finlandii, Wielkiej Brytanii, Słowenii, Szwecji i Luksemburga. Projekt jeszcze trwa.

Co w tym czasie, oprócz uczestniczenia w poprzednich dwóch projektach, zrobiły PKP PLK S.A? Po pierwsze, jak powiedziałem wcześniej, w zakresie współpracy urządzeń srk w warstwie podstawowej z ETCS poziomu drugiego przyjęliśmy standard – protokół Euroradio/Susbet098. Określiliśmy też w ramach pilotażu i uzyskaliśmy dokumentację opisującą specyfikację warstwy aplikacji. I tę dokumentację udostępniamy każdemu wykonawcy, zarówno po stronie urządzeń srk warstwy podstawowej, jak i po stronie urządzeń systemu ERTMS/ETCS. Kolejny krok, jaki poczyniliśmy, to w roku 2015 przystąpiliśmy do współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju i zdefiniowaliśmy kilka projektów, które są istotne dla Polskich Linii Kolejowych. Jednym z nich, tak naprawdę bardzo ważnym, jest opracowanie standardowych rozwiązań technicznych w zakresie interfejsów komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym srk. Oczekujemy, że ogłoszenie konkursu i nabór wniosków rozpocznie się w tym roku, prawdopodobnie w okolicy trzeciego kwartału, natomiast wyniki tej pracy – jak oczekujemy – pojawią się w pierwszym kwartale roku 2019. I to wszystko, co chciałem powiedzieć z technicznego punktu widzenia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, panie ministrze, że strona rządowa się wypowiedziała. Czy tak?

Podsekretarz stanu w MIiB Andrzej Bittel:

Jeśliby pan przewodniczący wyraził takie oczekiwanie, to mamy jeszcze panów dyrektorów z Instytutu Kolejnictwa i z Urzędu Transportu Kolejowego, którzy w krótkich słowach mogliby przybliżyć swoją ocenę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jak najbardziej. Zapraszamy do głosu.

Zastępca dyrektora do spraw interoperacyjności kolei w Instytucie Kolejnictwa Marek Pawlik:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, mamy materiał – 10 sztuk po dwie kartki – więc można by go przekazać kluczowym osobom. Tam są dwa istotne slajdy. Pierwszy, który pokazuje wszelkie interfejsy w zakresie sterowania ruchem kolejowym i bezpiecznej kontroli jazdy w odniesieniu do przekazywania informacji pomiędzy urządzeniami warstwy podstawowej a urządzeniami na pojeździe, w kabinie maszynisty.

Chciałbym zwrócić uwagę na to, że mamy trzy grupy tych urządzeń. Pierwsza, to te, które są zaznaczone kolorem szarym. One są w 100-procentach zdefiniowane w przepisach prawa europejskiego do pojedynczych bitów i wszystkie interfejsy, które są kreskami pomiędzy poszczególnymi modułami, są zdefiniowane. Była to kilkuletnia praca na poziomie międzynarodowym. Możemy powiedzieć, że w tej chwili ten standard jest narzucony przepisami prawa. Mamy elementy, gdzie są zdefiniowane, na przykład, obrazy sygnałowe czy zobrazowania dla dyżurnego ruchu. To jest oznaczone kolorem zielonym. W tym zakresie przepisy polskie w 100-procentach odpowiadają na pytanie, jak ta wymiana informacji ma się odbywać. Natomiast tym, co jest na tle beżowym, są elementy, gdzie zdefiniowane są wymogi bezpieczeństwa od strony technicznej, od strony funkcjonalnej, natomiast nie ma zdefiniowanych – i nigdy nie było w większości krajów – szczegółowych wymagań pozwalających na spinanie urządzeń od różnych dostawców.

Jeżeli spojrzą państwo na drugi slajd, tam jest krótkie podsumowanie tego, co się działo w poszczególnych obszarach, na poziomie międzynarodowym – w szczególności europejskim – i na poziomie krajowym, w odniesieniu do warstwy podstawowej jako całości. Pamiętam starsze projekty, począwszy od lat 90., kiedy rozmawialiśmy o tym, w jaki sposób zdefiniować warstwę podstawową tak, żeby ona była tak zunifikowana jak warstwa nadrzędna. To się nie udało. Nie udało się z kilku względów, między innymi, z uwagi na zapewnienie cyberbezpieczenstwa przy komputerowych urządzeniach w różny sposób, przez różnych producentów, bez woli przekazywania sobie nawzajem informacji.

Natomiast po drugiej stronie, poza elementami, które już zostały przywołane, chciałbym wskazać na zestaw norm dotyczących bezpieczeństwa. Mamy cztery takie normy od początku lat 2000. I one wszystkie są w Polsce w pełnym zakresie stosowane. My weryfikację tego, że one są stosowane, realizujemy dla wszystkich dostawców i we wszelkiego rodzaju projektach, natomiast tutaj, otrzymując szczegółowe opisy, jesteśmy każdorazowo zobligowani do tego, żeby w żadnym razie nie udostępniać nikomu informacji, w tym zakresie. Tak więc dowody bezpieczeństwa, które są każdorazowo przedkładane, są przez nas trzymane w najgłębszych szufladach, z zachowaniem 100-procentowej poufności. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę uprzejmie, panie prezesie.

Członek Zarządu PKP PLK S.A. Antoni Jasiński:

W uzupełnieniu poproszę kolegę o scharakteryzowanie pokrótce, co wiemy o interfejsach w przykładowych krajach Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. Mariusz Krawczyk:

Dzień dobry. Mariusz Krawczyk dyrektor Biura Automatyki i Telekomunikacji, Polskie Linie Kolejowe.

Tak jak już wcześniej koledzy mówili, w żadnym z krajów nie jest zdefiniowany interfejs, który może być wystawiony dla dostawców. Problem zwiększa się, jeśli w danym kraju jest większa liczba dostawców, producentów obecnych na tym rynku, a jest zminimalizowany albo prawie nie istnieje, jeśli jest jeden. Takie przypadki znamy. W Europie, na przykład w Czechach i na Słowacji istnieje tylko jedna firma AŽD i tam problemu interfejsu nie ma. Jest kwestia taka, czy, jeśli ktoś inny będzie chciał w przetargu wystartować, firma AŽD udostępni swój interfejs i na jakich warunkach.

W Niemczech są dwie firmy dominujące, które praktycznie podzieliły rynek między siebie. To są firmy Siemens i Tales. W jakiś sposób się dogadują. Są to narodowe firmy i ich urządzenia funkcjonują.

We Francji, dla odmiany, są dwie firmy Ansaldo i Alstom, we Włoszech Alstom i Ansaldo. Tak czy inaczej, te przykłady pokazują, że problem istnieje. Im więcej firm jest obecnych na rynku, tym bardziej problem narasta, jest większy. W naszym przypadku jest więcej firm funkcjonujących na rynku, dlatego, że mamy Bombardiera, Talesa, Siemensa, Scheidt & Bachmann, Kombud. Tych firm jest zdecydowanie więcej, a w związku z tym, ten problem też jest odpowiednio większy.

Jako uzupełnienie chciałbym powiedzieć, że w inicjatywie EU links, podjętej w 2014 r. poprzez domówienie się dziesięciu zarządców infrastruktury, uczestniczą również cztery firmy. Są to firmy niemieckie Siemens, Tales i Scheidt & Bachmann oraz firma Bombardier. Jest to nowa inicjatywa, nowe spojrzenie na technologię. Być może są to dwa kroki do przodu – myślenie o zupełnie innych rozwiązaniach. Jest to w tej chwili w fazie prób, eksperymentów. Jest zabudowa na niewielkiej linii, gdzie sprawdza się, jak to funkcjonuje. Poddane jest to analizie, obserwacjom. Z dostępnych nam informacji wynika, że na razie są to rozwiązania bardzo drogie, a czy zakończy się to sukcesem, dowiemy się dopiero za jakiś czas, dlatego, że zakończenie tego mix-u jest określone na rok 2040. Oczywiście, pewne etapy są określone wcześniej i wyniki będą wcześniej. Założenia są takie, że ma być dostępny interfejs dla wszystkich. Czy tak będzie, czy nie? Na razie, zarówno w Polsce, jak i na innych rynkach, funkcjonuje dogadywanie się dostawców, producentów na zasadach komercyjnych. To znaczy, że jeden z drugim muszą się porozu-

mieć i nie ma nic wystawionego za darmo czy nawet za jakąś konkretną opłatą, dostępnego dla wszystkich, żeby móc do tego przystąpić. Tak to funkcjonuje w każdym kraju w Europie. Oczywiście, tak jak było powiedziane wcześniej, nie jest tak, że nie ma żadnych obszarów. Jest bardzo dużo obszarów już zdefiniowanych i problem jest zminimalizowany, natomiast, chociażby ze względu na różnorodność urządzeń wykonawczych, które są starszego typu, zabudowanych dość dawno temu, kwestia powiązania z nimi istnieje. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa, z grupy PKP PLK, chciałby zabrać głos, czy przejdziemy do...? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego Radosław Pacewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Radosław Pacewicz, w zastępstwie prezesa Góry, dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego.

Szanowni państwo, na wstępie chciałbym powiedzieć, że kwestie techniczne zostały już wyjaśnione przez panów z PKP PLK i Instytutu Kolejnictwa, więc do tego nie będziemy się odnosić, natomiast myślimy, że dobrym uzupełnieniem tej dyskusji będzie przedstawienie problemów, jakie zauważyliśmy w toku nadzoru nad rynkiem, a także działań, jakie podejmujemy, żeby współpraca pomiędzy urządzeniami odbywała się w sposób bezpieczny. Pierwszym z nich jest przypadek Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, gdzie obecnie na styku infrastruktury PKM – to jest linia 248 – i PKP PLK – linia 202 – obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów przez dyżurnych z wykorzystaniem kamer telewizji użytkowej do stwierdzenia niezajęcia szlaku. Stan ten jest tymczasowy, do chwili zakończenia przez PKP PLK prac modernizacyjnych stacji Gdańsk-Wrzeszcz, ale ocenionych pozytywnie przez jednostkę notyfikowaną w toku weryfikacji interfejsów pomiędzy infrastrukturą PKP PLK a PKM.

Wdrożenie rozwiązania tymczasowego związane jest z tym, że PKP PLK modernizuje obecnie linię E65 i stację Gdańsk-Wrzeszcz. Interfejsy pomiędzy zabudowanymi urządzeniami ETCS zostaną zweryfikowane po zakończeniu inwestycji przez PKP PLK. Przy czym, PKP PLK na stacji Gdańsk-Wrzeszcz zabudowuje urządzenia stacyjne, semafory wjazdowe, semafory wyjazdowe, czujniki koła firmy Tales, a na linii PKM zabudowana jest blokada liniowa firmy Bombardier. Postępowanie na zezwolenie dla PKM na podsystem „sterowanie” zostało zawieszone przez wnioskodawcę do czasu zakończenia przez PKP PLK prac inwestycyjnych.

Kolejny przypadek dotyczy linii E30, gdzie jest zabudowany ETCS poziomu drugiego. W korytarzu E30, na odcinku Bielowa Dolna–Węgliniec-Legnica okazało się, że mimo przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną weryfikacji WE i następnie wydanego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji – to było 18 marca 2016 r. – konieczne było przeprowadzenie dalszych jazd testowych, w ramach eksploatacji wstępnej. Informację do prezesa UTK przekazał Newag, który chciał testować pokładowe urządzenia ETCS na impulsie, ale stwierdził, że nie jest to możliwe. Zaobserwowana sytuacja dotyczyła urządzeń różnych producentów. PKP PLK wskazała na liczne nieprawidłowości, między innymi, nieudzielenie przez system autoryzacji na jazdę w trybie „pełny nadzór”, przy podanym semaforze wskazującym sygnał zezwalający. Przeprowadzone testy w 36-procentach przejazdów zakończyły się niepowodzeniem. Ostatecznie, prezes UTK otrzymał pismo od PKP PLK z dnia 8 grudnia 2016 r., że po wprowadzeniu działań naprawczych przekazano system ERTMS/ETCS z poziomu drugiego do normalnej eksploatacji.

W zakresie działań podejmowanych przez prezesa UTK, przede wszystkim chcielibyśmy zwrócić uwagę na udostępnienie przez nas scenariuszy testowania ETCS/GSM-R. W grudniu 2016 r. zostały opracowane i udostępnione jednostkom notyfikowanym. W tych scenariuszach opisujemy sytuacje, które występują w toku jazdy pociągu, na przykład, przejazdy przez skrzyżowania torów z drogą, zmiana poziomu ETCS, nawiązanie łączności z GSM-R i pożądane zachowanie pojazdów w takich sytuacjach. Obecnie prezes UTK pracuje nad kolejną wersją scenariuszy, zgodną z najnowszym TSI „Sterowanie”. Podobne scenariusze, tylko dla testowania systemu GSM-R opublikowała Agencja Kolejowa Unii Europejskiej w 2012 r.

Preautoryzacja ERTMS. Te problemy też są zauważane na poziomie europejskim. Z tego wynikają działania Komisji Europejskiej. W IV Pakiecie Kolejowym wprowadzono instytucję polegającą na weryfikacji przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej projektowanych przez zarządców infrastruktury inwestycji w ERTMS, żeby zapewnić współpracę systemów w skali europejskiej. W toku nadzoru postanowiliśmy wystąpić do krajowych władz bezpieczeństwa Niemiec i Szwajcarii z prośbą o opisanie rozwiązań prawnych lub dobrych praktyk odnośnie do badania interfejsów. Nie chcielibyśmy już tutaj się powtarzać, natomiast wskazano nam dwa programy – niemiecki NeuPro i ten, który pan inżynier tu wspominał, EU links. Dostaliśmy informację, że niemiecki zarządca jest gotowy do podjęcia współpracy z Polską w tym zakresie, także przy współpracy z EBA. Jeżeli więc jest taka konieczność, to możemy służyć za pośrednika.

Przeprowadziliśmy kontrolę na E30 od sierpnia do września 2016 r. Kontrola potwierdziła usterkowość systemu. Od stycznia 2016 r. do czasu przeprowadzenia kontroli wystąpiło 199 usterek, ale kontrola potwierdziła też ich bieżące usuwanie przez PKP PLK. Przyczyny usterek udało się ustalić w 182 przypadkach.

Dnia 6 września 2016 r. prezes UTK wystąpił do PKP PLK odnośnie do licznych usterek urządzeń sterowania ruchem kolejowym, powodujących zdarzenia kolejowe. Mówię o awarii w dniu 9 maja na stacji Radom, 11 maja 2016 r. na LCS Błonie i 12 maja na stacji Ożarów Mazowiecki. PKP PLK przedstawiła analizę przyczyn usterek urządzeń srk. Z analizy tej wynikało, że większość usterek miała przyczyny eksploatacyjne, wynikające z dewastacji, ale też z uwagi na prowadzone działania inwestycyjne innych branży – energetycznej lub drogowej.

Prowadziliśmy również postępowanie wyjaśniające w związku z pismami Newag odnośnie do E30, czyli, w związku z informacjami Newag-u dotyczącymi problemów z testowaniem Impulsu na jedynym w Polsce, dopuszczonym przez prezesa UTK odcinku linii wyposażonej w ETCS poziomu drugiego. Dwukrotnie wezwaliśmy PKP PLK do złożenia wyjaśnień. To było 17 sierpnia i 23 stycznia 2017 r. Otrzymaliśmy wyczerpujące wyjaśnienia odnośnie do działań organizacyjnych, konieczności opracowania planu testów przez Newag, konieczności zapoznania personelu przewoźników przez PKP PLK ze zmienionymi instrukcjami prowadzenia ruchu. Tak więc, tym tematem również się zajmowaliśmy.

Proszę państwa, ponadto na co dzień, w naszej bieżącej pracy dokonujemy kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Tak jak tutaj zostało wspomniane, urządzenia sterowania ruchem kolejowym są kluczowym elementem infrastruktury kolejowej, bezpośrednio wpływającym na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wprawdzie niewielka jest liczba wypadków kategorii B12 – czyli, uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzenia serowania ruchem kolejowym – niemniej jednak należy wziąć pod uwagę, że skutki takich zdarzeń mogą być poważne.

Wpływ na bezawaryjną pracę urządzeń srk ma niewątpliwie proces ich utrzymania. W planie na 2017 r. kategoria ta została ujęta jako oddzielny zakres tematyczny. Uwzględniliśmy 42 działania w planie kontrolnym w przedmiotowym obszarze. Stan urządzeń technicznych srk sprawdzany jest nie tylko podczas dedykowanych działań weryfikacyjnych z tego zakresu, ale również w trakcie innych kontroli infrastruktury kolejowej. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. W takim razie, przejdziemy do dyskusji. Pan minister Polaczek chciałby zabrać głos.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za prezentację ze strony przedstawicieli PKP PLK, Urzędu, Instytutu Kolejnictwa – prośba o przekazanie tych materiałów do sekretariatu Komisji, żebyśmy mogli je rozdystrybuować w wersji elektronicznej. Myślę, w kontekście tej prezentacji, strony ramowej, jaką państwo przedstawili, że kluczowym zagadnieniem, które wymagałoby jeszcze szerszego komentarza, jest pytanie, jak Polskie Linie Kolejowe w praktyce zarządzają tym problemem, jakim jest spinanie urządzeń, automatyki od różnych producentów – zresztą, tutaj jeden z przedstawicieli PLK też zwracał na to uwagę – a przede

wszystkim, jakie w praktyce ma to przełożenie na warunki przetargów, które odnoszą się do tych zagadnień. Jakie pozytywne przykłady mogą państwo ewentualnie przedstawić, które w ramach prowadzonych procedur przetargowych w spójny sposób – jak bym powiedział – integrują te urządzenia i wprowadzają oczekiwaną standaryzację w odniesieniu zarówno do państwa wewnętrznych przepisów, jak i przepisów europejskich, do których Polska jako państwo członkowskie również musi się stosować, jeśli chodzi o relację interoperacyjności w sieci kolejowej?

Z mojej strony tylko prośba o bardziej praktyczny, szerszy komentarz do tego zagadnienia. Myślę, że jest to jedno z kluczowych wyzwań, przed którymi w praktyce stoi PLK. I ewentualnie proszę o podanie pozytywnych przykładów zawartych w warunkach przetargowych, które odnoszą się do tego problemu. Zresztą, państwo to w pewien sposób zasygnalizowali. Myślę, że jest potrzebny jakiś szerszy komentarz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Lamczyk, a później pan poseł Kostuś.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie prezesi, czy tej materii rzeczywiście nie należy uporządkować, bo dużo słyszeliśmy o tym i jak wiem – tak słyszałem – jest bardzo duża dowolność. Chodzi o to, żeby uporządkować sposób spięcia tego – jak tutaj zauważył pan poseł Polaczek – określić pewne parametry, standardy dla interfejsu wyższego rzędu, to znaczy mediakonwertera, który będzie przetwarzać wszystkie te dane. Kraje, które to uporządkowały – Szwajcaria i Niemcy – powołały nawet jednostkę, która tym się zajmuje i na bieżąco to śledzi. Kiedy do Polski wchodziły interfejsy samochodowe, to właśnie Bosch określił takie warunki na okres dziesięciu lat i wciąż to ulepszał. Dlatego jest to bardzo ważne. Dla bezpieczeństwa pasażerów i Polski jest to ważne, żeby tego elementu nie zaprzepaścić, żeby mieć kontrolę i żeby te standardy określiła PLK – czy to 10M czy 100 MB – i inne podrzędne interfejsy musiały się do tego podłączyć przy pomocy programów, protokołów. Chodzi o to, żeby była kontrola – przed hakerami, przed niebezpieczeństwem, nawet wojną hybrydową. Jest to bardzo ważny element. Według mnie, należy to uporządkować. Właśnie w tej chwili, kiedy w tak szerokim zakresie idziemy z automatyzacją na linie, które są, nie można tego zaprzepaścić. Dlatego myślę, że przedstawiciele Instytutu Kolejnictwa mogliby się wypowiedzieć, jak jest w innych krajach, bo wiem, że opracowują dla Biura Analiz Sejmowych odpowiedź w tej kwestii.

Sprawa druga, o której powiedział pan z UTK. Przy takim rozdaniu tworzy się w Polsce monopol. Ja zacząłem interesować się tym, kiedy Pomorska Kolej Metropolitalna miała wjechać na linie SKM. Za ten interfejs, za tę dostępność firma zażądała 10 mln zł. Niby właścicielem są PLK, ale ktoś tam rządzi. Ten problem pojawia się w Olsztynie, czy w Pruszczu. Właśnie ta dostępność decyduje o tym, że w Polsce tworzy się monopol i dlatego inwestycje, które są, są droższe – można to prześledzić. Dlatego spięcie tego, określenie parametrów przez PLK, byłoby wskazane. Wtedy każdy, kto startuje w przetargu, mógłby mieć jednakowe wartości dostępu do modułu zbierającego. Jeśli tego się nie uporządkuje, niestety, zostaniemy podzieleni pomiędzy graczy światowych, którzy są.

Podobna sytuacja jest na linii E30 – śledzę te przetargi. Interfejsów jest tam 8. Wartość przetargu – o ile mi wiadomo – to około 100 mln zł. Tu widać dokładnie, jak to wszystko funkcjonuje. Nikt inny nie ma szansy wejścia w to wszystko. Dlatego jeszcze raz mówię, że należałoby to wszystko uporządkować tak, jak mają to zrobione kraje szanujące się – Szwajcaria, która jest właśnie wzorem kolejowym, czy nawet Niemcy. Są specjalne instytucje, które to badają, mają określony czas. Prosiłbym więc wypowiedzieć się też w tej kwestii, to znaczy, monopolu i mediakonwertera wyższego rzędu, który wszystko przetwarza. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. To były naprawdę kluczowe pytania i bardzo za nie dziękuję. Wokół nich powinna toczyć się nasza dyskusja. A teraz bardzo proszę pana posła Kostusia. Zamykam tę turę pytań i poproszę państwa o odpowiedzi.

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mówimy dzisiaj o interfejsach, nowych technologiach, sterowaniu, systemach łączności. Wszystko po to, by lepiej i sprawniej zarządzać ruchem kolejowym i by na torach było bezpieczniej, w trosce o pasażera.

Chciałbym nawiązać do 7 kwietnia, kiedy zdarzył się pod Opolem groźny wypadek pociągu Pendolino. Notabene, stało się to 24 godziny po posiedzeniu Komisji Infrastruktury, podczas którego mówiliśmy o bezpieczeństwie przejazdów kolejowych. Przypomnę, że w tym wypadku ucierpiało 18 osób. Straty wyliczono na ponad 12 mln zł. Sprawa była ewidentna – kierowca TIR-a złamał wszelkie zasady bezpieczeństwa, wjechał na przejazd w miejscu niedozwolonym, ale potem próbował się z kimś komunikować, by uprzedzić o niebezpieczeństwie. Próbował uprzedzić ewentualnie nadjeżdżający pociąg. To się nie udało, w wyniku czego – jak powiedziałem – 18 osób zostało rannych.

Przy tej okazji chciałbym zapytać – nie wiem, czy pytanie kierować do pana ministra, czy do przedstawicieli PKP lub UTK – właśnie o kwestie bezpieczeństwa, o systemy prewencji i powiadamiania w kontekście problematyki, którą dzisiaj poruszamy. Innymi słowy, czy są takie systemy, w których można w szybki sposób powiadomić o zagrożeniu, przekazać taką informację maszyniście, by w przyszłości wyeliminować tego typu zdarzenia, tego typu wypadki, jak ten, do którego nie tak dawno doszło pod Opolem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Polaczek chciał doprecyzować…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałbym doprecyzować, bo pytanie postawiłem wcześniej. Myślę, że w dobrze pojętym interesie zarządcy infrastruktury – oczywiście, z technicznego punktu widzenia jest to dyskusja hermetyczna, natomiast z punktu widzenia wielu innych celów, które PLK realizuje ze środków publicznych i europejskich, jest to jeden z kluczowych problemów – warto zauważyć, żeby właśnie ta praktyka nie powodowała takiego skutku, że problem jest odpuszczany w relacji do wykonawcy. Później mamy tę praktykę, która sprowadza się do tego, że z cyklu na kolejny cykl postępowań przetargowych, pozycja jednego, dwóch czy trzech wybranych wykonawców się umacnia i z tego tytułu potem pojawiają się choćby takie informacje, jak fragment tej wypowiedzi… Zresztą, sam z zainteresowaniem wysłuchałem pana posła Lamczyka mówiącego o tych kosztach, które po prostu są później stawiane przewoźnikom. Tak więc, jest to pytanie z gatunku bardzo praktycznych, a tym bardziej praktycznego z punktu widzenia tworzenia warunków przetargowych w celu właściwiej aktywności zarządcy jako tego podmiotu, który spina te różne rodzaje automatyki w jeden spójny i dobrze funkcjonujący system.

Na marginesie dodam, bo faktycznie było tak – pan poseł przede mną to zauważył – że wypadek koło Ozimka miał miejsce dzień po naszym posiedzeniu. Dochodzą do mnie różne informacje o okolicznościach tego zdarzenia i pół godzinie od momentu, kiedy kierowca z naruszeniem wszelkich możliwych przepisów przejeżdża przez ten przejazd i zawiesza się – tak można powiedzieć – na przejeździe, który jest wyremontowany itd. Natomiast, dość długi czas reakcji nie doprowadził do prostej czynności wstrzymania ruchu w tej części sieci na jakiś czas, który by pozwolił uniknąć tego, co potem się stało. To uwaga trochę poza tematem, ale – jak mi się wydaje – istotna z punktu widzenia dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. W takim razie, bardzo prosimy o odpowiedzi na zadawane pytania. Kto z państwa? Panie ministrze, pan będzie decydować. Dobrze?

Zastępca dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. Marek Białek:

Dzień dobry. Marek Białek, zastępca dyrektora Biura Automatyki i Telekomunikacji. Z racji, że reprezentuję Biuro Automatyki i Telekomunikacji, chciałbym odnieść się do kwestii technicznej. Jak już tu było powiedziane, urządzenia automatyki mają zapewnić bezpieczeństwo. Pan dyrektor Pawlik też już wskazywał na to, że w procesie dopuszczania do stosowania przechodzą one wszelkiego rodzaju badania na zgodność

z normami i innymi regulacjami, i są bezpieczne. Natomiast, jest kwestia integracji, powiązania z różnymi…. To wynika z mnogości rozwiązań.

Zważywszy – tak, jak powiedzieliśmy – że jest wielu dostawców, każdy system każdego dostawcy działa w odmienny sposób, chociaż realizuje te same funkcje, to przykład europejski pokazał, że próba standaryzacji na poziomie europejskim nie zakończyła się w sposób satysfakcjonujący dla wszystkich. Dlatego, w przypadku, gdy rynek jest otwarty, jest wielu dostawców, problem integracji, łączenia, jest większy. W przypadku, gdy rynek jest bardziej spolaryzowany, ten problem jest mniejszy. W naszym przypadku, gdy mamy otwarty rynek, problem jest większy.

Dostrzegamy to, że w procesach inwestycyjnych obecne zapisy, o których kolega wcześniej wspominał – a pan dyrektor Pawlik też przedstawiał, że pewna grupa interfejsów jest definiowana szczegółowo, a inna mniej, a inna jeszcze nie – powodują problemy, które panowie posłowie wskazywali, że na etapie postępowań pojawiają się różne oferty czy problemy cenowe. Może koledzy z inwestycji szerzej odniosą się do tego, natomiast ja bym chciał powiedzieć, że przede wszystkim dbamy o to, żeby było zapewnione bezpieczeństwo. Interfejsy muszą być bezpieczne. Dlatego musimy dbać o to, żeby one były wprowadzane w sposób bezpieczny. Jeśli więc chodzi o tezę, że PLK ma to zdefiniować, to oczywiście... Natomiast, my upatrujemy duże szanse we współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju. Zgłosiliśmy tę inicjatywę. Trochę się to opóźnia – nie z winy PLK – ale przypuszczam, że gdyby nie opóźnienia, to już bylibyśmy w trakcie realizacji konkursów. Oczekujemy, że to konsorcjum, które będzie powołane – a ma w nim uczestniczyć jednostka naukowobadawcza i ktoś z przemysłu – umożliwi nam wspólnie opracować taki standard interfejsu, który pozwoli na bezpieczną integrację różnych systemów różnych producentów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, kto następny z odpowiedzią.

Dyrektor Regionu Technologicznego Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK S.A. Tomasz Rólka:

Dzień dobry. Tomasz Rólka, Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. Odnosząc się do pytania dotyczącego inwestycji związanych z ETCS i srk, chciałbym wskazać kierunek, w którym PLK będzie teraz podążać w zakresie wypracowania zapisów dokumentacji przetargowej, w których chcemy zawrzeć informacje o tym, aby dokumentacja srk i specyfikacje interfejsu były udostępniane przez wykonawców w warstwie srk. To na pewno pozwoli dostawcom systemów ETCS na dostosowanie swoich urządzeń, swojej warstwy do tego, co zostało już zabudowane przez dostawców srk. To jest jakby pierwsze działanie.

Drugie działanie polega na ogłaszaniu przetargów z jednoczesnym wykonaniem warstwy srk i z warstwy ETCS na maksymalnie długich odcinkach. To pozwoli na wyeliminowanie problemu interfejsu, ponieważ jeden wykonawca, który będzie jednocześnie instalować warstwy srk i ETCS, będzie w stanie zunifikować swoje urządzenia i przedstawić rozwiązanie, które w swej naturze nie będzie musiało wskazywać tych interfejsów i mieć z nimi problemy. Jest to więc podejście, które powoduje, że będzie jednolitość sprzętu w sytuacji, gdy na odcinku 140 km będzie jeden dostawca warstwy srk i warstwy ETCS. Nie będzie wtedy konfliktu pomiędzy wykonawcami, jeżeli, przykładowo, w warstwie srk wykonawcą będzie firma X, a jeśli chodzi o warstwę ETCS, firma Y. Będziemy mieć wtedy jednolite rozwiązania na danym odcinku linii i na pewno wtedy będziemy mieć mniejsze problemy z interfejsami.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jest jeszcze coś do dodania z państwa strony?

Członek Zarządu PKP PLK S.A. Antoni Jasiński:

Antoni Jasiński. Chciałbym się odnieść do tego wypadku na trasie Opole – Ozimek. Proszę państwa, kategoria tego przejazdu i jego techniczne uwarunkowania nie upoważniały tego kierowcy do przejazdu takim sprzętem. Znamy wiele takich przypadków, że rogatki są omijane przez policjanta, półrogatki są omijane przez karetkę pogotowia, są łamane

bariery. A z tego, co mi wiadomo, to ten czas nie równał się 30 minutom – kierowca próbował dodzwonić się na nr 112. Niestety, nie uzyskał tam pomocy.

Proszę państwa, niestety, to trzeba powiedzieć, że jest to problem bardziej ogólny. Potrzeby społeczeństwa były takie, żeby skomunikować Wrocław. Dużo tego typu przejazdów jest na trasie do Jeleniej Góry, gdzie jeździ Pendolino. To są zaszłości z dawnych lat, że te linie były w takim, a nie w innym stanie. Potrzeby społeczeństwa spowodowały, że pojechano tym Pendolino. Co by było, gdyby przewoźnicy odmówili? Takie sytuacje mogą być. Natomiast, pracujemy w swoich systemach bezpieczeństwa nad ewentualnymi numerami do dyspozytur – to jest oczywiście jeszcze w pierwszej fazie – które będą w pobliżu przejazdów. Nie chciałbym jeszcze o tym mówić, bo to jest skomplikowane i trudne. Ubolewamy, że tak się stało, natomiast PLK ma dużo przejazdów kategorii D, gdzie oprócz Krzyża Św. Andrzeja nie ma żadnej sygnalizacji, gdzie mamy problemy z samorządami, bo są to skrzyżowania z drogami, które nie mają statusów ani drogi powiatowej, ani drogi gminnej. Z prawie 3 tys. zapytań dotyczących tego, co robimy ze statusem drogi, czy gmina będzie rezygnować czy będzie nadawać ten status, niestety, na ponad połowę – 1,5 tys., nie mamy odpowiedzi, bo po prostu samorządy tym się nie interesują. Zresztą, już o tym mówiłem. To było tematem poprzedniego posiedzenia dotyczącego przejazdów kolejowych. Tak więc, pracujemy nad tym, natomiast potrzeba współpracy i odpowiedniego podejścia samorządów do tego, żeby te przejazdy były bezpieczne. Nie do końca jesteśmy w stanie zapanować nad kierowcami, którzy nie chcą stosować przepisów. To tyle na ten temat.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Lamczyk prosił o głos. Później pan poseł Kostuś.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Myślę, panie przewodniczący, że powinniśmy jeszcze skorzystać z obecności pana profesora Karwowskiego, który przyjechał z Politechniki Gdańskiej, a na co dzień zajmuje się spinaniem interfejsów. I to nie jest druga sprawa, tylko trzeba podjąć pewne decyzje. To dla bezpieczeństwa naszego państwa. Dlatego prosiłbym o udzielenie głosu panu profesorowi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Oczywiście, jak najbardziej. W ogóle nie ma dyskusji. Jeśli jest pan profesor i zechce zabrać głos, to bardzo prosimy, ale na razie, pan poseł Kostuś. Później pan profesor.

Poseł Tomasz Kostuś (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ja ad vocem, odnośnie do tego, co powiedział pan prezes Jasiński. Panie prezesie, to, że była to wina kierowcy, wszyscy wiemy i zarówno ja, jak i pan minister o tym mówiliśmy. Natomiast to, co pan powiedział, jest lekko szokujące. Jeżeli pan potwierdza, że kierowca, który kilkanaście czy kilkadziesiąt minut dzwonił pod nr 112, nie otrzymał pomocy, to ja naprawdę jestem zszokowany tymi słowami. I nie mogę przyjąć do wiadomości, że takie sytuacje – jak powiedział pan prezes – mogą być. Jeszcze raz z troską pytam o systemy bezpieczeństwa, o systemy prewencji. Ja zdaję sobie sprawę z tego, że problem jest złożony, że współpraca z samorządami, a w szczególności nieuregulowany status dróg w zakresie, na przykład, bezpieczeństwa przejazdów kolejowych, to jest problem. Jednak nie potrafię zrozumieć, że tu, na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, pan prezes mówi o tym, że kierowca próbował bezskutecznie dodzwonić się… Nie, dodzwonił się, tylko pod numerem 112 nie uzyskał pomocy. To jest szokujące. To, w takim razie, gdzie miał zadzwonić. Proszę mi powiedzieć. Innymi słowy, jeżeli będę świadkiem takiego zdarzenia, zobaczę unieruchomiony samochód – nie wiem, czy to będzie działanie celowe, czy zdarzenie losowe – to, co mam zrobić jako obywatel. Gdzie mam dzwonić? Już nie mówię o systemie kamer, powiadamiania, czujników. Mówimy tyle o tych interfejsach, o nowych technologiach, o najwyższym poziomie zabezpieczeń. Jeżeli jednak pod numerem 112, kierowca nie uzyskał żadnej pomocy, to świadczy o kompletnej słabości służb za to odpowiedzialnych i koordynacji w zakresie bezpieczeństwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak jak w Sejmie, tak i tu, możliwość zabrania głosu w pierwszej kolejności zawsze ma minister. Oddaję więc głos.

Podsekretarz stanu w MIiB Andrzej Bittel:

W kontekście tego wypadku chciałbym powiedzieć, po pierwsze, że byłbym ostatnim, który by pochopnie potwierdzał okoliczności przed zakończeniem badania tego wypadku przez Komisję Badania Wypadków Kolejowych. Po drugie, oczywiście najlepszym numerem dodzwonienia się po pomoc jest nr 112, bo to jest system alarmowy. Tylko, że – tu zastrzegam, że ja tego nie wiem, natomiast mogę domniemywać, bo nie wiem, ile tych minut było – można mieć pewien problem z określeniem miejsca, w którym się jest, ze znalezieniem tego punktu na mapie w odpowiednio krótkim czasie. To trzeba brać pod uwagę, bo to nie jest takie oczywiste.

Po trzecie, po tym wypadku dotarła do mnie informacja – prosiłem, żeby mi ją rozszerzyć – że był opracowywany pilotażowy, czy szerszy system w postaci jakiegoś ponumerowania, który by pozwolił na identyfikację konkretnego przejazdu kolejowego w zakresie jego miejsca i spięcia z dyspozyturą, która by zawiadywała tym przejazdem i miała o nim najlepszą wiedzę. Czyli, po zadzwonieniu pod wskazany numer telefoniczny i podaniu numeru przejazdu od razu byłoby wiadomo, gdzie on jest. Niestety, ten system został zarzucony, rzekomo ze względu na to – i tu też chciałbym, żeby nie trzymać mnie za słowo – że potrzebne były na to pieniądze. W świetle choćby zdarzenia w Ozimku uważam – jeśliby się potwierdziły okoliczności, że był kłopot ze zidentyfikowaniem konkretnego miejsca – że jeśli taka decyzja była, to była krótkowzroczna, bo koszty wypadku zarówno dla przewoźnika, jak i zarządcy infrastruktury, były duże. Zakładając – jak mówi statystyka – że takie wypadki, niestety, mogą się zdarzać ze względu na bezmyślność i że w ciągu dziesięciu lat zdarzą się jeszcze dwa razy – odpukać w niemalowane drewno – to te wydatki na ten system spokojnie by się zamortyzowały. Postaram się więc w najbliższym możliwym czasie udzielić państwu informacji z tym związanej. To chciałem uzupełnić.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy pan profesor rzeczywiście chciał zabrać głos?

Kierownik Katedry Inżynierii Elektrycznej i Transportu Politechniki Gdańskiej Krzysztof Karwowski:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, może krótko. Szanowni państwo, chciałbym podkreślić jedno i zgodzić się z tym, że problem jest bardzo złożony, skomplikowany. Te interfejsy mają określone standardy, dokumentacje, pewne rzeczy są publikowane, ale – jak się okazuje w praktyce – mimo, że producenci się chwalą – to przypadek może z elektroenergetyki, a nie z systemów transportowych – pewne przekaźniki zabezpieczające mają swoje interfejsy, każdy producent mówi, że spełniają określone normy, a przekaźniki od różnych producentów wzajemnie w sieci informatycznej nie współpracują. Uważam więc – co tutaj też padło i co też powiedział pan poseł Lamczyk – że mimo wszystko, powinna być jednostka certyfikująca, która oprócz dokumentacji technicznej, sprawdzi praktycznie, żeby to było bezpieczne. I może tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Grabarczyk zgłasza się od wielu minut i dopiero teraz udzielam mu głosu.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Ale nie nachalnie, panie przewodniczący. Myślę, że to jest dobry wniosek – ten, który znalazł się w wypowiedzi pana profesora. Sądzę też, że sprawa jest ważna, a my jesteśmy w tej chwili w procesie unowocześniania naszych linii kolejowych, wyposażania ich w system elektronicznego sterowania ruchem, i jest tyle wątków technicznych, które mogłyby być dobrze przedyskutowane, także w sensie porównawczym. Dzisiaj mi tego trochę zabrakło, żeby porównać systemy funkcjonujące w innych krajach. Moglibyśmy więc pozostałą część dyskusji przenieść na posiedzenie branżowej podkomisji – dzisiaj konkludując dezyderatem, który został przygotowany – bo o sprawie trzeba rozmawiać. Elektroniczne sterowanie ruchem to nie tylko zwiększenie przepustowości na naszych

torach, ale także i przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa. My dzisiaj w zasadzie nie mamy możliwości zastanawiać się, na ile ten konstruowany system spełnia wymogi bezpieczeństwa i ochrony przed atakami hakerów. Mieliśmy przecież z takim zjawiskiem do czynienia w ubiegłym tygodniu, w wielkiej, nowoczesnej kolei niemieckiej. Dlatego wydaje mi się, że dobrze by było, gdyby pan przewodniczący Król wyznaczył z pewnym wyprzedzeniem termin takiego posiedzenia podkomisji, na które byśmy zaprosili tu obecnych przedstawicieli i pogłębili tę dyskusję, bo musimy znaleźć dobre rozwiązanie, które będzie przewidywało praktyczny test funkcjonowania urządzeń. I tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Wobec tego, że padło nazwisko pana posła Króla, nie wiem, czy tego chce, ale oddaję mu głos.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, to nie jest żadna tajemnica, że to był jeden z planowanych punktów posiedzeń podkomisji kolejowej. W uzgodnieniu z panem przewodniczącym, uznaliśmy, że to jest na tyle istotny temat dla polskich kolei, że zajmie się nim cała Komisja Infrastruktury. Wychodząc więc, jakby naprzeciw obawom pana ministra, chciałbym powiedzieć, że w tym względzie ta współpraca jest. Jeżeli Wysoka Komisja uzna, że w tym obszarze potrzebne jest jeszcze zwołanie kolejnego posiedzenia podkomisji, to ja je oczywiście zwołam. Jestem otwarty. Natomiast, jeszcze raz podkreślam, że punktem wyjścia do dzisiejszej rozmowy było właśnie zaproponowanie tematu posiedzenia podkomisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Powiem tak, jeśli mogę. Panie przewodniczący Piotrze Królu, myślę, że jednak porozmawialibyście jeszcze na posiedzeniu podkomisji i dopiero wtedy byśmy przyszli tutaj. Dajmy sobie troszkę czasu. Dobrze?

Poseł Piotr Król (PiS):

Dobrze, panie przewodniczący. Ja publicznie deklaruję, że takie posiedzenie się odbędzie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Super. Tak, panie ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIiB Andrzej Bittel:

Ja chciałbym, żeby jeszcze zabrał głos pan dyrektor Pawlik z Instytutu Kolejnictwa, a potem ja, jeszcze jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, proszę uprzejmie. Teraz pan dyrektor Pawlik.

Zastępca dyrektora w IK Marek Pawlik:

Proszę państwa, chciałbym zwrócić uwagę na skalę tego wyzwania, jakie mamy i tego, o czym rozmawiamy, ponieważ pada takie określenie jak media konwerter. Licząc grubo, zważywszy na zróżnicowany charakter poszczególnych interfejsów i konieczność powiązania pomiędzy wszystkimi sąsiadującymi ze sobą posterunkami ruchowymi, mamy około 8 tys. interfejsów. 98% z tych 8 tys. interfejsów jest w starych technologiach. Ponad 40% to jeszcze urządzenia mechaniczne. Mamy urządzenia elektryczne, przekaźnikowe, komputerowe. W Polsce to jest rząd 3% urządzeń sterowania. W związku z tym, problem jest do rozwiązania, nie wyłącznie na poziomie elektroniki. Niemniej jednak, w tym zakresie rękawica jest podniesiona.

Ja już wspomniałem, że my każde wdrożenie oceniamy pod kątem bezpieczeństwa, również w zakresie odporności na wszelkiego rodzaju zewnętrzne interwencje hakerów. Tak więc, to jest czynione. Natomiast, niezależnie od projektu, który PLK stara się uruchomić, w ramach Sekcji Sterowania Ruchem w Transporcie Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk z naszym udziałem, jest również złożony wniosek dotyczący rozwoju technologii bezpieczeństwa interfejsów wykorzystywanych w sterowaniu ruchem. Natomiast, jeśli chodzi o skalę zastosowania tego rodzaju rozwiązań, niestety, są to pojedyncze

procenty. Zanim to będzie „global", co pozwoli stwierdzić, że to rzeczywiście ma wpływ i daje otwarte pole wszystkim dostawcom, powiem realnie – minie 20 lat…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Trudno, musimy zgodzić się z taką informacją.

Zastępca dyrektora w IK Marek Pawlik:

Nie w papierach, tylko w realu, we wdrożeniach, dlatego, że to musi znaleźć się nie tylko w pojedynczych dokumentach przetargowych, ale trzeba być w stanie podpiąć się do tej drugiej strony interfejsu. Tak więc, to jest temat, z którym będziemy musieli żyć. Na pewno potrzebujemy, w tym zakresie, dobrego porozumienia i dobrych narzędzi, ale tutaj jest i wola i pewna współpraca. Natomiast, muszę też powiedzieć, że jako ludzie, którzy oceniają to od strony bezpieczeństwa, o pewnych szczegółach, które są stosowane, nie mogę nawet powiedzieć, dlatego, że istnieje zagrożenie, że ktoś z tego skorzysta, i to wcale nie konkurent przemysłowy, bo oni nawzajem pewne rzeczy wiedzą, choć inne przed sobą ukrywają. Jest zagrożenie wykorzystywania tego do sytuacji naprawdę groźnych, bo można spowodować zmianę obrazów sygnałowych z zabraniających na zezwalające na jazdę i doprowadzić do katastrofy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Tak, materia jest bardzo delikatna i zgadzam się z panem, że potrzeba czasu i dokładności, byleby tylko tak nie było, że ktoś to wykorzysta nie w tych celach, o których mówimy. Pan poseł Lamczyk, proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wydaje mi się, że rzeczywiście mamy tego mało, bo według danych dotyczących automatyki w nastawniach automatycznych mamy około 8% PLC. Reszta, to elektryczne i mechaniczne, jak pan prezes powiedział. Jednak teraz chodzi przede wszystkim o nowe przetargi, żeby ten protokół był już określony, to znaczy, żeby przekazano, jaki on ma być. Jak mówię, cały czas jest nierówność tego rynku, tworzy się monopol, a kiedy jest monopol, to przepłacamy wszelkie przetargi. Dlatego, z jednej strony, trzeba to regulować w czasie, ale, z drugiej strony, nie możemy też dopłacać, bo nie stać nas na to, żeby aż tak zmonopolizować rynek.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister Bittel, proszę uprzejmie.

Podsekretarz stanu w MIiB Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Ja w kontekście problemów Deutsche Bahn, które obserwowaliśmy. Chciałbym, żeby to było jasne. Pan dyrektor Pawlik powiedział o tym, że systemy są projektowane tak, aby dostęp był utrudniony lub bez dostępu z zewnątrz. To musimy jasno powiedzieć. Natomiast Deutsche Bahn miał problem ze swoim oknem na świat, czyli z kwestiami związanymi z dostępem, czy z zakłóceniami rozkładu jazdy. To jest osobna kwestia, związana z działalnością na styku klient-usługodawca, a nie z bezpieczeństwem ruchu, w tym rozumieniu. Oczywiście, zasadne jest dbanie o to, żeby się zabezpieczać przed tego typu zdarzeniami w jak najlepszy sposób.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. Chciałbym bardzo podziękować wszystkim państwu za obecność. Za chwilę zamknę posiedzenie.

Bardzo dużo sobie obiecuję po posiedzeniu podkomisji i nowych wnioskach. Natomiast, panie ministrze – zwracam się do pana ministra Grabarczyka – o 12.15 odbędzie się posiedzenie prezydium w sprawie dezyderatów i o 13.00 mamy posiedzenie Komisji. Wszystko jest OK., tylko musimy jeszcze przejrzeć i przefiltrować pewne rzeczy.

Bardzo wszystkim państwu dziękuję. Panie ministrze, bardzo dziękuję. Dziękuję panom profesorom, panom dyrektorom i wszystkim państwu za dyskusję.